

地域統合下のタイ・ラオス・ベトナム国境地域の連結性

飯沼 健子

はじめに

本稿の目的は、タイ東北部、ラオス南部、ベトナム中部の国境地域の状況を、ASEAN 地域統合下で促進される連結性との関係において考察することである。¹ いずれもそれぞれの首都から遠く離れた低開発地域であり、発展の「中心」である首都に対して、経済資源の配分が優先されない「周辺」である。しかし地域統合による国境障壁の軽減は、各国内の諸地方の開発動向に大きな影響を与え得る。例えば、国境障壁の軽減は、特に国境地域に新たな機会をもたらすという期待がある。もう一方で、地域統合により首都をはじめとする主要都市が更なる発展を遂げ、その他の地域や地方都市および農村は取り残されるという懸念も生じる。ASEAN の地域統合に伴い、これらの国境地域がどのような影響を受けつつあるのか、現地の実情を探っていく。

1992 年 ASEAN 自由貿易地域 (AFTA) 創設に始まり、ASEAN は貿易・投資の自由化を進めてきた。1990 年代にベトナム・ラオス・ミャンマー・カンボジアが相次いで加盟し 10 カ国に拡大した ASEAN は、貿易・投資に加え人の移動も自由化することで、単一市場と単一生産拠点を創設することを目指し、経済統合が域内の動きを牽引して 2015 年 ASEAN 経済共同体 (AEC) を設立した。

ASEAN は経済統合の鍵を握るものとして域内の連結性の強化を前面に押し出した。² その主計画である「ASEAN 連結性マスタープラン」(2010 年) では、インフラなどの物理的連結性、貿易・投資自由化などの制度的連結性、および観光・教育などの人的連結性の三本柱を掲げている。³ 物理的側面の国際インフラ網としては、ASEAN 拡大以前の 1990 年代はじめてから

¹ 本稿は 2016 年 9 月 11-17 日に実施された専修大学社会科学研究所夏季実態調査に基づくものである。本調査ではインドシナ半島の内陸部から東海岸部にかけて、タイ東北部ウボンラチャニ市を出発点とし、ラオス南部のチャンパサック県・セコン県・アタプー県を経て、ベトナム中部のコントゥム省を北上シダナン市まで道のり推計約 750km を借上げ車輦で横断した。

² 「連結性」を提唱するのは ASEAN に限ったことではない。地域協力や二国間協力で「連結性」の強化が目標に掲げられることがある。例えば、APEC は 2013 年首脳会議にて連結・統合されたアジア太平洋を目指し「2015-2025 連結性ブループリント」を策定し、物理的、制度的、人と人との「連結性」を提唱した。また、日本は 2016 年「日メコン連結性強化イニシアティブ」にて同様に物理的、制度的、人的な「連結性」を唱えた。

³ 具体的には、持続的インフラ整備、デジタル・イノベーションによる中小企業支援、サプライチェーン費用の軽減を含むロジスティックス強化、規格の整合化、そして人の移動といった項目が盛り込まれている (ASEAN Secretariat, 2010)。

アジア開発銀行（ADB）により南北経済回廊、東西経済回廊、南部経済回廊といった国際道路計画策定に向けて動きが始まっていた。やがてこれらの回廊沿いには経済特区や工業団地などの大規模開発事業が誘致されてきたが、回廊上にない地域でも、地域統合への期待は大きい。例えば本稿で取り上げるタイ東北部、ラオス南部、ベトナム中部は、2011年に三ヵ国協力をすることで同意した。⁴ また、ASEANが2004年に策定した「ビエンチャン行動計画」や2009年採択の「ASEANのMDGs達成合同宣言」は、国境を越えて協力し得る「準地域」を数多く提示し、ASEAN内の個々の地域空間で新たな協力枠組みを形成する可能性を示した（飯沼、2012年：187頁）。タイ東北部、ラオス南部、ベトナム中部はこの「準地域」には含まれなかったものの、様々なつながりの強化に向けて動いている。ここではタイ東北部、ラオス南部、ベトナム中部を調査対象地として、更にタイとベトナムの中間に位置し諸要素の移動を担うラオスに特に注目して、三ヵ国間の国境地域の連結のあり方を明らかにしたい。

以下では、先ずASEAN地域統合が動き出すまでの地域間の結びつきとして、連結性の地勢上のそして歴史的諸相を辿る。次に現在の連結性の状況分析として、物品・資本移動のASEAN域内域外との関係を概観した上で、ラオスの物品・資本の流れについて事例を取り上げ、人の移動については観光の可能性に絞り検討する。総じてタイ東北部、ラオス南部、ベトナム中部にとっての連結性の特徴の理解につなげたい。

1. 地勢上の連結性および歴史的諸相

地域統合により連結性が強まるとは言え、本調査対象地はラオスを中間にタイ・ベトナムの三ヵ国が古くから多様な結びつきを織りなしてきた。先ずその地勢上の特徴および歴史的経緯を概観しておきたい。

ラオスとタイの国境については大部分がメコン河に沿って線引きされており、一見理にかなった国境線に見えるが、これは地勢上の仕切りと言うよりも、植民地主義勢力フランスが東南アジアで唯一植民地化を免れたシャムに圧力をかけて作り出した国境である。⁵ 大河とはいえ人々は日常生活において兩岸を大小の船で行き来し、漁や商業活動そして親族・知人訪問を常時行っていた。メコン河を国境として「用いた」のはフランスと、その要求に屈したシャムとの間の協定であって、当事者であるべきそこに住む人々すなわちラオ族も他の民族もこの決定

⁴ タイのシサケート県、ウボンラチャタニ県、ラオスのチャンパサック県、サラワン県、セコン県、アタプー県、ベトナムのコントゥム省、クアンガイ省、ビンディン省は、観光業、ゴム・コーヒー栽培、エネルギー、鉱物資源開発、森林保全などの分野で協力するとしている（*Viet Nam News*, 15 December 2011.）。

⁵ 1893年にメコン東岸および島々がフランス領となり、1904年に現在ラオスのチャンパサック県とサヤブリー県の一部であるメコン西岸の領土がフランス領に組み込まれた。

に加わってはいなかった。地元住民にとってはメコン河を跨ぐ地勢上の結びつきは極めて容易である。⁶ 更に連結を容易にする ―同時にしばしば複雑化する― 要素が、語族・民族の近似性である。両国は言語・文化の共通点が多いことと同時に多くの軋轢をも生んできた。それぞれの主要民族であるタイ (Thai) とラオ (Lao) は、言語集団としては共に同じ「タイ」(Tai) 系民族に属するとされているが、両民族間で互いを区別する自己認識と、それぞれの自国史の認識が見られ (高岡・タウィーシン、2004 年)、二国間関係史の解釈は両国で異なる。しかし、それは地勢上も言語・民族上もラオスとタイの連結性が強いことの裏面でもある。

それではラオスとベトナムのつながりはどうであろうか。チュオンソン山脈 (アンナン山脈) は、ベトナムの海岸沿いの平地とラオス・タイ側のメコン河流域の平地を隔てる地勢上の障壁となっている。⁷ しかし、古くからメコン河流域の諸王朝とチュオンソン山脈の東側の諸王朝の間では深い関係が見られた。例えば、2 世紀末からベトナム中部で栄えたチャム (Cham) 人のチャンパー (Champa) 王国 (漢語史料では林邑) の影響は現在のラオス南部を含むメコン河本流域まで及んでいたことは、この地勢上の障壁も十分に通過可能であることを示す。⁸

19 世紀半ばからフランスの植民地化が進み、1887 年フランス領インドシナ連邦を設立、その後ラオスを保護国化し 1899 年に連邦に編入した。フランス領インドシナ統治下、フランスはラオスとベトナムの関係強化に力を注いだ結果、ベトナム人官吏によるラオス統治が進められ、またこの時期に大規模なベトナム人商人のラオス移住が起きた。

尚、タイとベトナムがラオスをめぐって対立した時代もあった。その最も顕著な時代が米ソ冷戦期の第二次インドシナ戦争である。ベトナムはラオス国内の左派を、タイおよび米国はラオス国内の右派を支援した。タイ東北部には米軍基地がおかれ、ラオスとベトナムを激しく爆撃し、現在までおびただしい数の不発弾が残っている。ラオス南部とベトナム中部は特に被害

⁶ カンボジアのクメール王国が繁栄していた時代に、その勢力範囲は現在のタイとラオスの広い範囲まで及んだこともメコン河中流域の平地のつながりを示す。ラオスのチャンパサック県にあるワット・プー遺跡は 10 世頃から建設されたとされ、アンコール・ワットから遠方にあるクメール遺跡の中では主要なヒンドゥー神殿であり、タイ東北部にも多くのクメール遺跡がある。これはセデス (1968) の言う「インド化」した初期の諸王国の典型例であり、その広がりも古くからのある種の連結性とも見なせるかもしれない。

⁷ 民族の居住位置については、ベトナムの主要民族であるキン族はチュオンソン山脈の東側に居住し、ラオスのラオ族はメコン河流域の低地に定住しているとは言え、チュオンソン山脈一帯およびその東西両側の低地まで多くの少数民族が暮らしてきた。その意味で、国境はこれらの民族の生活圏を反映していない。

⁸ チャンパサックとは「チャンパーの栄光・誉」を意味し、チャンパー王国のチャム人がつけた名またはその影響下でつけられた地名と推察されること、チャンパサックの寺院にあるサンスクリット碑文はチャンパー初期の碑文を踏襲していること、チャンパー王国の守護神と、ワット・プーの神名は、共にバードラシュバラということなど、この遠く離れた 2 地域を結び付ける要素は多い (星野、1990 年 : 26 頁)。本調査では、ラオスのチャンパサック県チャンパサック郡のワット・プー遺跡と、ベトナムのクアンナム省ユイエン県ユイタン社ミーソンのいわゆるミーソン遺跡を訪れ、両者の基盤となるヒンドゥー的世界観を続けて観察できた。クメール王国の地方拠点ワット・プーも、更に古いチャンパー王国のヒンドゥー的聖地ミーソンも、東南アジア大陸部の「インド化」の例であり、共にメコン中流域までのつながりを示す。

を被ってきた。最終的には 1975 年左派の勝利により、ラオスはベトナムの政治的影響下に置かれることになり、タイはラオスとの国境を封鎖し、両国の関係は絶たれた。

やがて冷戦の終結に伴いラオスとベトナムが市場経済への移行を開始し ASEAN 拡大と ASEAN 共同体構想などにより、タイ・ラオス・ベトナム三カ国が互いにつながる共通目標が掲げられることになった。このインドシナ半島情勢の変化により、新たな地勢上の捉え方が可能になった(飯沼、2009 年)。ラオスはそれまで内陸国の不利な点ばかりが強調されてきたが、新たにインドシナ半島の十字路としての位置付けと空間認識について議論が生まれた(Jerndal and Rigg, 1999; Pholsena and Banomyong, 2006)。タイのイサーンではインドシナ半島への玄関口として、地域発展の契機が生まれることに期待が寄せられた。ベトナム中部にとっても東西経済回廊により半島の内陸部を経済的後背地として捉える可能性も生まれた(白石、2004 年: 228)。

以上の通り、タイとベトナム、もしくはその後ろ盾となった外部の勢力は、ラオスをめぐって、影響力を行使しあってきた。ラオスとタイの関係は、地勢上の行き来の容易さと言語・民族的近似性もあり、国境閉鎖となったラオスの社会主義政権初期の時代を除き、常に緊密な人の移動や交易があった。ラオスとベトナムとの関係は、地勢上は容易ではないものの、古くは初期の王国が山脈を跨いで影響を及ぼしたこともあった他、植民地時代と両国の社会主義政権下においてつながりが政治的に強化された。

2. 貿易・投資に見る物品・資本の移動

2-1. ASEAN との関係における貿易・投資

ASEAN 拡大後の地域統合が進行するタイ・ラオス・ベトナムの物品・資本・人の移動を考えるにあたり、三カ国の国単位の面積・人口・経済の規模は、表 1 の通りである。人口規模でタイはラオスの約 10 倍、ベトナムはラオスの約 13 倍である。人口密度でもタイはラオスの約 4.6 倍、ベトナムはラオスの約 9.5 倍であり、ベトナムの人口密度はインドシナ半島の中でも最も高い。経済発展ではタイが域内先進国であるが、後発のラオス・ベトナムは経済開放後高い GDP 成長率を維持している。

表 1：タイ・ラオス・ベトナムにおける面積・人口・経済規模（2015 年）

	タイ	ラオス	ベトナム
面積（km ² ）	513,120	236,800	330,951
人口（千人）	68,979	6,902	91,713
人口密度（人/km ² ）	134	29	277
GDP（百万 US\$）	395,726	12,639	193,407
一人当たりの GDP（US\$）	5,737	1,831	2,109
実質 GDP 成長率（%）	2.8	7.6	6.7

出所：ASEAN Statistics, Selected Indicators, Macroeconomic Indicators, 2016 より作成。

物品移動の連結性に関して、貿易総額ではタイ・ベトナムとラオスの間に大きな差があるものの、⁹ ここでは ASEAN 域内と域外との貿易関係に注目したい（表 2）。タイとベトナムは輸出入共に ASEAN 域外との貿易が大部分を占める一方、ラオスは特に輸出において ASEAN 域内への輸出が 7 割以上を占めることが対照的である。タイの主要貿易相手国は輸出が中国、米国、日本、欧州など、輸入が中国、日本、マレーシアなどである。ベトナムは輸出が中国、日本、米国、欧州、韓国など、輸入は中国、韓国、日本、タイなどである。ラオスの主要な輸出先は中国の比率が増してきたが、従来からタイへの電力輸出やベトナムへの木材・材木輸出の割合が高く対 ASEAN 域内輸出が 71.2%である。輸出ほどではないものの、ラオスの輸入総額も 56.1%が ASEAN 域内からの輸入である。こちらもタイ、中国、ベトナムの比率が大きく、車両部品、燃料、建設資材などを輸入している。ラオスにとっては ASEAN の隣国との貿易および近年では中国が主要な貿易相手国であるのに対して、タイとベトナムは先進工業国や中国との貿易が重要となっている。ASEAN は AFTA により域内の関税障壁を撤廃してきたが、貿易における ASEAN 域内とのつながりは後発国のラオスが最も強いことが特徴的である。

表 2：ラオス・タイ・ベトナムの対 ASEAN 域内・域外貿易（2015 年）

国	ASEAN 域内輸出		ASEAN 域外輸出		輸出総額 （百万 US\$）	ASEAN 域内輸入		ASEAN 域外輸入		輸入総額 （百万 US\$）
	輸出額 （百万 US\$）	比率 （%）	輸出額 （百万 US\$）	比率 （%）		輸入額 （百万 US\$）	比率 （%）	輸入額 （百万 US\$）	比率 （%）	
ラオス	2,646	71.2	1,068	28.8	3,714	1,710	56.1	1,339	43.9	3,049
タイ	61,926	28.9	152,470	71.1	214,396	42,895	21.2	159,856	78.8	202,751
ベトナム	18,064	11.1	143,950	88.9	162,014	23,827	14.4	141,902	85.6	165,730

出所：ASEAN Statistics, Intra- and Extra-ASEAN Trade, 2016 より作成。

⁹ 三カ国間では、タイは対ベトナムと対ラオスで恒常的な貿易黒字であり、ラオスは対ベトナムで貿易黒字である。

資本の移動としての海外直接投資も ASEAN との関係上特徴がある。表 3 の通り、三ヵ国共に対内直接投資は ASEAN 域外からがいずれも 8 割前後を占める。対ラオス直接投資額ではベトナム、中国、タイ、韓国からが多く、ベトナムとタイの重要性が多少はある。対タイ直接投資額では、日本、中国、シンガポールなどが、対ベトナム直接投資は日本、韓国、台湾、シンガポールなどが上位である。いずれの国にとっても ASEAN は域外からより多くの投資を呼び込むことに寄与するもので、ASEAN 内の資本移動自体は一義的な目標ではない。

表 3 : ASEAN 域内・域外からの対内直接投資 (2015 年)

	ASEAN 域内からの 直接投資額 (百万 US\$)	比率 (%)	ASEAN 域外からの 直接投資額 (百万 US\$)	比率 (%)	対内直接投資 総額 (百万 US\$)
ラオス	221.8	20.6	857.3	79.4	1,079.2
タイ	1,413.7	17.6	6,613.8	82.4	8,027.5
ベトナム	2,153.5	18.3	9,646.5	81.8	11,800.0

出所: ASEAN Statistics, FDI Net Inflows, Intra- and Extra-ASEAN, 2016 より作成。

以上の通り、貿易・投資の促進は ASEAN 域外との関係が重要であり、域内の連結性強化は域外との経済関係強化を期しており、必ずしも域内経済関係が強化されるとは限らない。次にラオス南部農村の貿易・投資の二事例を取り上げ、ASEAN 域外への輸出に貢献している直接投資を物品・資本移動の視点から検討してみる。

2-2. ラオス南部農村の事業事例

2-2-1. Lao Thai Hoa Coffee Co., Ltd. の事例

チャンパサック県ボラヴェン高原は海拔約 1000 メートルの冷涼な気候を活かした作物栽培で知られる。特にフランス植民地時代に根付いたコーヒー栽培は現在企業や農家により多くの改良を加えて生産が続けられており、農産物の中では主要な輸出産品である。ベトナムの企業 Thai Hoa Group のラオス現地法人企業である Lao Thai Hoa Coffee Co., Ltd. は 2002 年にラオスで事業を立ち上げ、コーヒー栽培、加工、輸出を行っている。他事業ではゴム栽培を行っているが、ボラヴェン高原ではコーヒー栽培に特化している。¹⁰ 管理スタッフ 30 名、工場従業員 80-120 名、農園 1 日 100 名程度を雇用しており、従業員の 8 割は近隣農村の住民であり、農村での就労機会の提供につながっている。女性従業員は工場従業員の 5・10%である一方、農

¹⁰ 以下、2016 年 9 月 13 日視察・聞き取りに基づく。

園では男女比は半々である。また契約農家方式の栽培も希望に応じて採用している。

ラオス生産の利点としては、先ず海拔 1000 メートルで栽培するコーヒーは、ベトナムのコーヒーとは異なること、また外国投資を優遇する諸施策があることである。一方でラオス生産の課題としては、同時期にコーヒー収穫期が重なり、労働力確保が十分にできず、パクセなどから人手を補充せざるを得ないことだ。価格についても、コーヒーの国際価格が出荷時に最低、品薄時に最高となるが、同社の出荷も価格安の時期と重なっており、収益を増やせないことも困難な点である。

物品移動の連結先として、アラビカ種コーヒー豆輸出で 2015 年の最大取引先は A グレードのコーヒーを輸出するドイツ、他のヨーロッパ諸国、米国であったが、対 ASEAN 輸出は少ない。量は少ないが B グレードのコーヒーはベトナムに輸出されており、ベトナムコーヒーの味を良くするためにラオスコーヒーを混ぜてベトナムから再輸出される。日本向けについては丸紅の飲料部門が A グレードを買い取っている。ロブスタ種はベルギーへ輸出される。ベトナム・中国以外へは、コンテナで陸路パクセ・東北タイを通りバンコクへ、そこから FOB で船舶輸送される。少量ながらフィリピンへも輸出されるが、これもバンコク港経由である。中国とベトナムへは陸路ラオス国内を輸送しそれぞれの複数の国境税関を通過する。政府はラオス農産物の輸出を促進しており、税関通過は概ね円滑である。

こうして Lao Thai Hoa Coffee Co., Ltd. はベトナムからの投資でコーヒーを主要先進国に輸出している。これら主要市場への輸出はバンコク経由である。ベトナム企業であるにも拘わらずベトナム経由での第 3 国への輸出がないことは興味深い。

2-2-2. Advance Agriculture Co., Ltd.の事例

同じくラオス南部のセコン県への外国投資と貿易のもう一つの例として、アスパラガスを生産・輸出している日系企業 Advance Agriculture Co., Ltd.の事業事例を取り上げる。セコン県はラオスの中でも特に開発の遅れた地域であり、2015 年の県人口は 113,048 人と、全国で最も小規模な県である (Lao Statistics Bureau, 2015)。¹¹ セコン県の中では最大の郡がタテン郡で、人口は 38,622 人である (同上書)。Advance Agriculture Co., Ltd.はセコン県タテン郡カムコック村に 2007 年現地法人を設立し、現地に整然と整備されたハウスが連なる 21ha の農圃を擁する。¹² ラオス現地雇用の管理スタッフは 28 名で殆どがラオ族である。農圃・工場・管理部門の従業員は常におよそ 200 名前後と、農村地帯で雇用創出に寄与している。従業員の多くは女性で、また半数以上が複数の少数民族である。収穫されたアスパラガスの 7-8 割は日

¹¹ サイソンブン特別区を除く。

¹² 以下、2016 年 9 月 14 日視察・聞き取りに基づく。

本へ輸出しており、1・2 割はタイへ、残りはラオス国内に出荷している。

ラオスで生産することの利点としては、第一に人件費においてラオスはタイのほぼ 2 分の 1 であること、第二にタイをはじめ殆どの国では土地使用について規制があり契約農家方式でしか生産できないが、ラオスでは外国人・外国企業でも国からの賃借という形で土地を直接借用できることである。従って自社農園として農圃を管理することができ、安全性の確保が可能となる。具体的には自社農園では、使用許可農薬以外の農薬を完全に排除できること、また、周辺の農家が使用許可農薬以外の農薬を使用する可能性があっても、隣接地帯から十分な距離を取れることから、使用農薬の管理という点で便益は大きい。第三に、ラオスを含む東南アジアで生産することの利点として、年中温暖な気候であるため年間を通してアスパラガスの収穫が可能である。

ラオス生産の課題として挙げられる点は、人件費は安いものの、作業速度はタイのそれと比べ半分の速さだという。しかし、複数の利点があることに比べ、この課題は限定されており、研修などにより改善も可能な分野であることから、同社の事業展開はラオスの利点をよく活かしていると言えよう。

さて、連結性という視点からこの事業事例を考えてみよう。¹³ 同社は商品をラオスのセコン県からタイ、バンコクのスワンナプーム空港までタイ東北部経由で陸送後、成田空港へ空輸している。タイ経由時は保税貨物として輸送し、日本輸入時は特惠関税制度の適用により関税率は 0% である。輸送の所要日数は出荷日から日本で店頭に出るまで 3 日間である。同社が使用しているタイ経由の輸送経路は、生産地を出て先ず要となるのが、国境を隔てて隣接するラオスのワンタオとタイのチョンメックの通関である。ここでは輸出通関手続きに時間がかかる上、所要時間もその度に異なり、時には予告なしの閉鎖もある。また、輸出通関手続きの時間帯が平日の 8:30-16:30 に限定されることも足かせになっている。日中に通関手続きを終えてからバンコクへ向けて出発すると、翌日の午前 2:00-3:00 頃到着、航空便が出発するまで半日スワンナプーム空港で待機せざるを得ない。もしも通関手続きが夜間も可能となれば、出荷から日本到着まで 1 日半かかっているところを、1 日に短縮することができ、生鮮商品を扱う上で極めて重要とのことだ。

他の経路としては、パクセ空港経由とダナン空港経由が考えられるものの、費用の問題やロジスティックス上の制約が余りに大きく、実現の可能性は極めて低い。¹⁴

¹³ 以下、筆者の追加質問への同社からの回答による。

¹⁴ パクセ空港ではラオス国営航空のみが運行しており、極めて割高な運賃が適用されている。もしもパクセ空港に他社が乗り入れ IATA の航空運賃規定に即した運行を行えば、この経路の輸送も利用可能であるが、乗り入れに関心を示す他社はない。

ダナン経由の輸出経路は、ダナン空港から成田空港行きの便は 11:00 であるが、輸出日の前日 17:00 ま

以上の二事例は、対ラオス直接投資が ASEAN 域外への輸出につながっていることを示し、国境地域が連結性の便益を直接享受できる事例と言えよう。連結性のニーズは物品の性質によるが、Advance Agriculture Co., Ltd. にとって輸送経路の改善は、ラオス南部でアスパラガス生産を安定的に続けていく上で非常に重要である。しかし、現場の事業にとっての連結性を確保するにはまだ多方面で課題が残る。生鮮商品を輸送する上で、陸送距離が短いパクセ空港経由もダナン経由も、有力な経由候補地となっておらず、第三国へ輸出する企業にとってワントア・チョンメック経由以外に選択肢がない状態である。また、ワントア・チョンメック経由についても、輸出通関に時間がかかり想定できない不確定要素が多いことから、外国投資事業の足かせになるという、つまり非関税障壁をラオスが自らの輸出に対して課していることと同じである。¹⁵

2-3. ベトナム中部ダナン市と連結性

先の二事例では、いずれもタイのバンコクを経由することが主要市場への連結上重要な点である。東西経済回廊などのインフラ整備により、ラオス南部からの輸出にとって新たな中継地となり得る候補がベトナム中部のダナン市であり、その経済状況をここで紹介しておきたい。

ベトナム第三の大都市で、中部沿岸地域の主要都市ダナンは、良港を持ち東西経済回廊の東端の出発点であり、地域統合が進む中で立地上の優位性は高い。¹⁶ ダナン市によると、東西経済回廊によりベトナム・ラオス・タイ・ミャンマーの 13 県とつながること、この回廊沿いに経済特区 6 カ所、工業団地・ハイテクパーク・IT パークは 12 カ所あることで大きな可能性を見出している。最終的には、この回廊によりベンガル湾に抜けインドと経済関係を構築することを念頭に置いている点は興味深い。

ダナン市経済開発の主な特徴は、ハノイ市やホーチミン市に比べ事業実施にかかる費用が低いことだ。ハノイ市やホーチミン市と比べて人件費、工業団地の土地リース代、レンタル工場・レンタルオフィス借用料が低いといった点から、ダナン市は競争力があるとする。その結果

でに荷物を持ち込まなければならないという規定がある。ところが、ダナン空港には冷蔵庫はないため、商品をドライアイスと発泡容器に詰めて保管しなければならない。ベトナム側はこうした作業や冷蔵トラックの手配をすることは不慣れであり、コストも高額になる。更にラオス車両のままダナンまで輸送することは、ベトナム国内の幾多の検問でラオス人運転手が詳細説明を行わなくてはならず言語的にも担当業務上も難しく、問題が生じた場合対応不可能である。同社の試算によると、ダナン経由の輸送はバンコク経由の 2 倍の経費がかかることになる。

¹⁵ 通関手続きに時間がかかることや不規則な税関業務については、国境の税関担当者たちが利益を得ようとしていることと無関係ではないと考えられる。実際に税関担当者たちが非公式に多大な利益を得ていることは、ラオス社会では周知のことである。単に給与が低い公務員のサバイバル戦略として容認されるレベルではない。市場経済への実質的な移行が始まった 1990 年代以来、税関で働く職員が次々と資産を蓄えていく様子は一般に知られており、公務員の中で最も利益を得られる職場とされているからだ。

¹⁶ 以下、2016 年 9 月 16 日ダナン市人民委員会・ダナン市投資促進センター聞き取りより。

2016 年 9 月時点でダナン市には工業団地が 6 カ所、ソフトウェアパークが 1 カ所あり、他にも建設中・計画中のハイテクパークや IT パークがある。

ダナン市は ASEAN 域外から多くの投資を受け入れている。海外からの投資総額は 36.8 億ドルで、うち不動産が 53.9%、製造・加工業が 32.5%である。主な不動産投資は、韓国、米国の他、英領バージン諸島、ケイマン諸島などの租税回避地からの投資が目立つ。ダナンからホイアンへ向かう海岸沿いは大規模なリゾートホテルやマンションの建設ラッシュが起きており、土地バブルの様相である。これとは対照的な投資が日本からのもので、投資約 4 億ドルのうち、83.9%が製造・加工業であり、ハイテクパークに日系企業が 30 社以上進出している。

特筆すべきは、ベトナムの地方都市競争力指標（Provincial Competitiveness Index、以下 PCI）で、ダナン市は首位であることだ。PCI は 2006 年より毎年発表されており、2015 年までの 10 年間にダナン市は 6 回に渡り 1 位となった。コンテナ拡充・高速道路・トンネル整備などのアクセス、ビジネスコストの低さ、離職率の低さ、IT 産業、市行政サービスの質などで高い評価を受けている。特に市行政サービスについては、2014 年に設立されたダナン行政センターによって時間・費用・行政の効率化を成し遂げた（Malesky, 2015: p. 6）。

この様に、ダナン市は ASEAN 地域統合や東西経済回廊整備に伴う経済開発への取り組みが盛んで、外部からもその競争力を高く評価されており投資・貿易の更なる拡大を目指している。しかし国境を隔てて近隣地域であるラオス南部からの農産物輸出にとっては、ダナン市が中継地点として有力候補になるには、ダナン市自体の経済発展とインフラ整備だけでは十分ではなく、ベトナム全体が制度的に ASEAN 連結性の強化に取り組む必要がある。

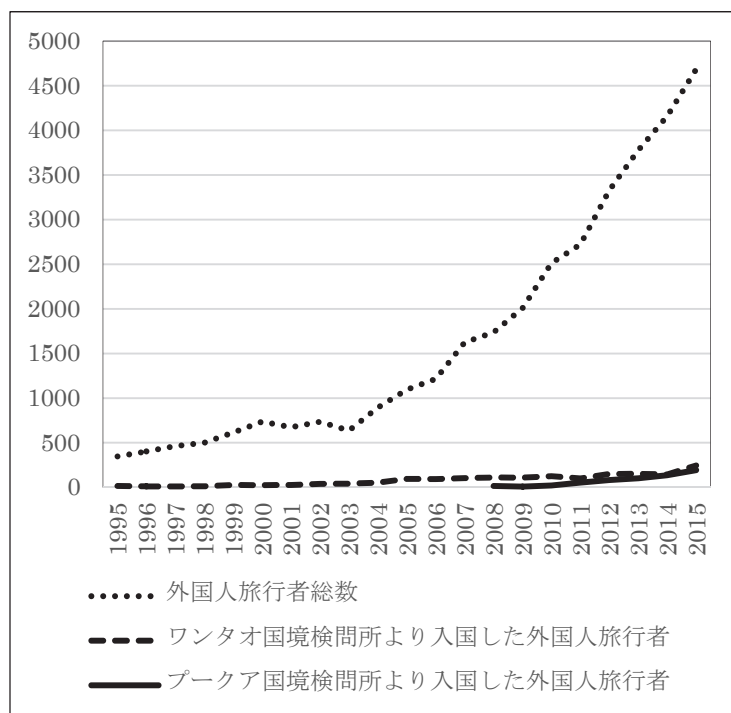
3. 観光部門に見る人の移動

3-1. 概況およびラオス南部の旅行者数

次に人の移動の一側面として、ラオスへの観光目的の移動を取り上げる。¹⁷ラオスの市場経済化以来、観光業は開発政策の中でも重要部門であり、2000 年代には主要産業となった。1995 年 346,460 人であった外国人旅行者総数は、2004 年以降飛躍的に伸び 2015 年には 4,684,429 人となった（図 1）。しかし主要な入国経路は、ビエンチャンとサワンナケート経由であり、外国人旅行者全体のうちビエンチャンの第 1 友好橋からの入国者が約 26%、サワンナケートの第 2 友好橋からの入国者が約 19%を占める（Tourism Development Department, 2015）。

¹⁷ ASEAN が最終的に目指す人の移動は熟練労働者の移動だが、域内諸国間の観光目的査証の免除など、観光部門の人の移動の推進が先行している。

図1：ラオスへの外国人旅行者総数とワンタオおよび
プークアの国境検問所別外国人旅行者数の推移（千人）



出所：National Tourism Authority of Lao PDR, 1997, 2000, 2003. Lao National Tourism Administration, 2006, 2008, 2012. Tourism Development Department, 2014, 2015.より作成。

* 2007年にカンボジアとの陸路国境検問所が開設されたが、ラオス国家観光庁公表の2007-2010年の数値は、カンボジアからの入国者数とワンタオ経由のタイからの入国者数が合算されておりこの点注意が必要である。

これに対してタイ東北部・ラオス南部・ベトナム中部を横断してラオスに到来する人の移動を、ラオスのチャンパサック県とタイのウボンラチャタニ県をつなぐ国際検問所、およびラオスのアタプー県とベトナムのコントゥム省をつなぐ国際検問所の統計から見てみよう。チャンパサック県ワンタオとウボンラチャタニ県チョンメックの国際検問所は両国の陸路の国際検問所のうち最南端にある。また、2008年に開通したアタプー県プークアとコントゥム省ボーイー¹⁸の検問所も、両国間の陸路国際検問所の中では最南端にある。¹⁹ チャンパサック県ワンタオ経由のラオスへの入国者数は1995年の14,314人から増加したものの、2015年に245,400人と

¹⁸ 2008年にラオスのアタプー県ブーヴォン郡プークアとベトナムのコントゥム省ゴックホイ県ボーイーで国際検問所が開通した。

¹⁹ 出入国管理の手続きや所要時間は、人の移動を促進または阻害する要因である。本調査の団体移動に限ってみると、タイ（チョンメック）・ラオス（ワンタオ）国境の出入国にかかった時間は約35分間で（ラオス側で少し離れた出入国管理事務所まで徒歩で移動した時間も含む）、一方ラオス（プークア）・ベトナム（ボーイー）国境の出入国所要時間は約1時間20分であり、ベトナムの入国審査は極めて煩雑である。

外国人旅行者総数の 5%程度である（図 1）。ここからのラオスへの入国者数は更に限られており、2015 年は 194,140 人であった。入国者の国籍を見ると、ワントア・チョンメック経由のラオスへの入国者の約 94%がタイ人であり、ブークア・ボーイー経由のラオスへの入国者の約 98%がベトナム人である（Tourism Development Department, 2015）。

人の移動の特徴を見る限りでは、ラオス最南部では隣接国タイ、ベトナムからの訪問者が大多数であり、観光業を促進する上でこの状況をどう捉えるべきかが問題となる。タイ人は日帰りでラオス観光に来る傾向が強く、入国者数の多さにも拘らずラオスの観光サービス業にさほど寄与していないと言われている。また、正式な統計はないもののベトナムからの観光目的入国者のうち相当数がラオスで就労していると言われている。実際のところアタプー県の市部はベトナム語の看板やベトナム風の店舗が至る所に見られ、ベトナム人の商業活動が優勢である。

今後隣接国以外の外国人旅行者を呼び込む上で、タイ東北部・ラオス南部・ベトナム中部を横断する道路インフラは近年整備が進んだものの、主要地点間の距離は長く、近隣諸国以外からの一般旅行者にとってのアクセスは容易とは言えない。²⁰

3-2. ラオス南部の少数民族の村落と観光開発の可能性

ラオス南部の少数民族カトゥ族の村落であるサラワン県ラオガーム郡ホアイフンタイ村を取り上げて観光開発の可能性を検討してみよう。カトゥ族はモン・クメール語系民族に属し、ラオ族らの流入前からこの地に居住していた先住民族であるとされる。ラオスにおけるカトゥ族の人口は、28,378 人で、全人口の 0.4%である（Lao Statistics Bureau, 2015）。自給自足の生業が基盤であるが、戦火を逃れるためなどで移住を余儀なくされた。ホアイフンタイ村では、

²⁰ 本調査で実際に走行した経路の交通インフラを整理すると、先ずタイのウボンラチャタニからラオスのバクセまでは約 130km 余りで、国境までのタイ国道 217 号線はタイの一般的な幹線交通網と同様に道路状態がよい。ラオスに入り国道 16 号線は国境からセコン県をつなぐ道路で、アジア開発銀行（ADB）が整備をしてきた。国境からバクセの区間は、2016 年 9 月に補修が終了したばかりでアスファルトが新しい。バクセからベトナムのコントゥムまでは、ボラヴェン高原とセコン県およびアタプー県を通り約 360km 余りの長距離移動である。アタプー県の山間部は、かつてベトナム戦争中に南ベトナム解放民族戦線への物資補給路として重要な役割を果たしたホー・チ・ミン・ルートが南北に走っていた地域でもあり、山間部の道路状態はある程度良いものの、多くの箇所で屈曲し幅員も狭く運転は容易ではない。

コントゥムからダナンは山間地を南北に走る国道を辿ると約 250km の道のりである。コンクリート道で頑強だが、チュオンソン山脈の山道の移動は容易ではなく、交通量は殆どない。日本の開発調査報告書はこれを「南北内陸コリドー」（同報告書英語版では North-South Upland Corridor）として、交通需要上は道路拡張の必要はまだないが、海岸沿いの幹線道路が将来渋滞するようになれば、この道路は特に長距離輸送車にとって代替経路になり得る重要なルートだとしている（アルメック・パシフィックコンサルタンツインターナショナル、2010 年: 5-17 頁）。

この様にラオス南部を横切りタイとベトナムをつなぐ経路は道路事情は良いものの、距離的にもたやすく連結できる地勢ではない。但しラオス南部では多くのインフラ事業が進行しており、今後は連結形態の変化もあり得る。例えば、ラオスのセコン県セコン郡からベトナム国境に接するダクチュン郡までの国道 16B 号線が建設され、日本の無償資金協力でセコン川の架橋事業も行われている。この経路が開通すれば、タイ東北部とラオス南部は更に短い道のりでベトナムのダナンまでつながることになる。

家ではカトゥ語で話し学校ではラオス語教育を受け、他民族と同様に同化が進んでいる。

ホアイフンタイ村を含む少数民族の農村地域で、日本の技術協力により、2008-2015 年地域経済開発事業が実施された。²¹ 同事業の調査では、少数民族が現金収入を増やすには、地元の産品を外部市場に売ること、観光開発により地域振興をすること、近辺に就労機会をつくること、そして出稼ぎ労働の四つの可能性があるとしている（国際開発センター他、2012 年：146-147 頁）。この一点目と二点目の可能性をあわせた形で、事業内容も一村一品（One District One Product: ODOP）²² 活動を中心に地域振興・観光促進につなげようとした。ラオスでは機織りの文化を持つ民族が多いが、ホアイフンタイ村でもそうであるようにカトゥ族の女兒は 10 歳頃から機織りを始め、女性は誰もが機織りをする。こうした文化的要素を活用し、事業活動内容は、商品開発支援や金融支援といった地元の小規模生産者を支えるものである。開発した商品は、織物の他にも、アロエドリンク、はちみつ、線香、黒米の焼酎など、50 種類に及んだ。ラオス国内市場は大きくないことから、顧客は外国人観光客を想定している。ホアイフンタイ村の場合は外国人旅行者が到来すると集会所に手織物を持って女性達が集まる。それまで現金収入機会が皆無だったことからすれば、僅かでも売り上げがあれば本人達と家計にとっての意義はあるものの、販路は極めて限られている。

本事業対象村では、地域の特産品を考案し、外国人旅行者に販売するという想定で一村一品活動を行ってきた。先述のラオス南部の旅行者数の状況から最も可能性がある旅行者はタイ人だが、タイでは地方の工芸や食品加工および一村一品運動も盛んである。タイ人観光客がラオスの一村一品商品購入を観光のインセンティブとするまでにはまだ多くの課題がある。他の外国人旅行者も安定的な顧客となるほど人数の増加は見込まれないことが困難な点だ。

3-3. タイ東北部ウボンラチャタニ県観光開発の可能性

ラオス南部の農村よりもアクセスや観光インフラではかになりに有利なはずのタイ農村部にも類似の課題がある。ラオス・カンボジアと接するウボンラチャタニ県は面積も広く、人口は 180 万人余りと、バンコク首都圏、ナコンラチャシマ県に次いで人口が多い。しかし、同県を含むタイ東北部のイサーン地方は、タイの中で最も貧しい地域であり、観光部門の収入もタイ国内で最低水準である。同県の開発計画では、2016 年にタイ・ラオス・カンボジア三カ国の観光を

²¹ 以下、サラワン県ラオンガム郡ホアイフンタイ村訪問と元 JICA 専門家の米坂浩昭氏のご説明より（2016 年 9 月 13 日）。援助事業には、2008-2011 年の「サバナケット県及びサラワン県における一村一品プロジェクト」（国際協力機構ラオス事務所、2012 年）および 2012-2015 年「南部ラオスにおける地域モデルによる一村一品プロジェクト」がある。

²² 一村一品運動は、地元の特産品を掘り起し外部への販路を確立することで地域活性化につなげるという地域振興事業で、大分県から始まった。タイでも広められ、またラオスでも同様の取り組みが紹介され徐々に広がりを見せている。タイでは、One Tambon One Product（OTOP）、ラオスでは One District One Product（ODOP）と呼ばれる。

重点的に促進し、2017 年はロジスティックスの改善、食品加工の促進、それと関係の深い一村一品（OTOP）の推進を提示している。²³ 現実には、文化的制約、観光部門の熟練労働力の欠如、観光部門のバリューチェーン形成の上で調整の欠如、公共民間部門の協力体制の低さなど多くの問題点の指摘がある（Huttasin, 2015）。

置かれた状況はかなり異なるものの、ラオス南部の農村とタイ東北部の農村は、人の移動に関する国境障壁が軽減され広域の連結性が強化されていくことを地域開発の上で活用しようとしており、一村一品運動と観光推進に着眼している点がよく似ている。しかしどちらも十分な旅行者数の確保には程遠い状態であり、観光開発と関連部門の問題点の精査が必要であろう。

結びにかえて：国境地域の ASEAN 地域統合への期待

タイ東北部、ラオス南部、ベトナム中部の地勢と歴史は多様な結びつきや断絶を生み出してきた。1990 年代以降の ASEAN 拡大と加速する地域統合の新しい点は、初めて三カ国が地域統合という同じ理念でつながりを強化する状況を作り出したことである。こうした状況下で三カ国いずれの国境地域も、地域統合の経済効果を期待している。

資本・物品・人の移動では、先ず対内直接投資に見る資本の流れは、三カ国全てで対内投資の 8 割前後が ASEAN 域外からの投資であり、ASEAN 域外との連結性が強い。しかし貿易における物品の流れからは、隣接国とのつながりが最も強い国はラオスであり、タイとベトナムの主要な貿易相手国は殆どが ASEAN 域外である。

ラオス南部農村地域の貿易・投資の個別事例では、人件費上の利点や外国投資の優遇および気候風土に合致した商品作物の特定により、ASEAN 域外の市場に向けて事業展開を行っている。制度の連結性については、輸出通関に時間がかかることや、税関側の都合で窓口業務が影響を受ける点など課題も残る。ラオス南部からの輸出の輸送経路については、陸送距離は長い、バンコクが圧倒的に優勢であり、ダナンは代替候補にはなっていない。

また人の移動を観光業部門に限って見ると、ラオス全体の観光業の伸びに比べ、タイ東北部、ベトナム中部からラオス南部へ入国する旅行者は少なく、それぞれタイ人・ベトナム人旅行者が大半を占める。調査対象地の国境地域としては地域統合によってもたらされる便益と観光開発への期待が大きい、インフラ整備など物理的連結性の強化が旅行者の人的連結性に直結するとは限らない。

²³ ウボンラチャタニ大学経営学部タンマウィモン・スックスーム教授のご講義（2016 年 9 月 12 日）による。

物品と人の移動において、後発国のラオスでタイおよびベトナムとのつながりによる域内連結性が極めて強いことが明らかになった。また対ラオス直接投資が ASEAN 域外輸出につながっていることから、国境地域が ASEAN 域外と連結できる可能性も示唆している。

謝辞： 本研究は科研費（26380215）の助成を受けたものであり、また現地実態調査は専修大学社会科学研究所の補助を受けて実施された。本調査にご協力頂いたアイ・シー・ネット社、調査訪問を受け入れその後も補足情報を提供してくださった Lao Thai Hoa Coffee Co., Ltd.および Advance Agriculture Co., Ltd.、ご講義を賜ったウボンラチャタニ大学およびダナン市人民委員会・ダナン市投資促進センターに深謝の意を表したい。

参考文献

- ASEAN Secretariat. *Master Plan on ASEAN Connectivity*. Jakarta: ASEAN Secretariat, 2010.
- Coedès, George. *Les états hindouisés d'Indochine et d'Indonésie*. Paris: Editions de Boccard, 1948.
- Jerndal, Randi and Jonathan Rigg. “From Buffer State to Crossroads State: Spaces of Human Activity and Integration in the Lao PDR.” In *Laos: Culture and Society*, edited by Grant Evans. Chiang Mai: Silkworm Books, 1999.
- Huttasin, Nara, et al. “Towards Tourism Development of Isan Region, Northeastern Thailand.” *International Journal of Asia and Pacific Studies*. Vol. 11, Supplement 1, 2015, pp. 103-128.
- Lao Statistics Bureau. *Results of Population and Housing Census 2015*. Vientiane: Lao Statistics Bureau, 2015.
- Lao National Tourism Administration. *Statistical Report on Tourism in Laos 2006*. Vientiane: Lao National Tourism Administration. 2006.
- _____. *Statistical Report on Tourism in Laos 2008*. Vientiane: Lao National Tourism Administration. 2008.
- _____. *Statistical Report on Tourism in Laos 2012*. Vientiane: Lao National Tourism Administration. 2012.
- Malesky, Edmund. *The Vietnam Provincial Competitiveness Index (PCI) 2015: Measuring Economic Governance for Business Development*. Labour Publishing House, 2015.

- National Tourism Authority of Lao PDR. *Laos Tourism Statistical Report 1997*.
Vientiane: National Tourism Authority of Lao PDR. 1997.
- _____. *Statistical Report on Tourism in Laos 2000*. Vientiane: National Tourism
Authority of Lao PDR. 2000.
- _____. *Statistical Report on Tourism in Laos 2003*. Vientiane: National Tourism
Authority of Lao PDR. 2003.
- Pholsena, Vatthana and Ruth Banomyong. *Laos: From Buffer State to Crossroads?*
Chiang Mai: Mekong Press, 2006.
- Tourism Development Department, Ministry of Information, Culture and Tourism. *2014
Statistical Report on Tourism in Laos*. Vientiane: Tourism Development Department,
Ministry of Information, Culture and Tourism, 2014.
- _____. *2015 Statistical Report on Tourism in Laos*. Vientiane: Tourism
Development Department, Ministry of Information, Culture and Tourism, 2015.
- Viet Nam News*, 15 December 2011.
- アルメック・パシフィックコンサルタンツインターナショナル「ヴィエトナム国運輸交通開発
戦略調査（VITRANSS）最終報告書要約」国際協力事業団（JICA）、2000年。
- URL: http://open_jicareport.jica.go.jp/pdf/11596731.pdf (2016年10月24日閲覧)。
- 飯沼健子「ラオスの「移行経済」再考：継続性と非継続性の視点から」『専修大学人文科学研究
所月報』第240号、2009年、1-24頁。
- _____. 「東南アジア諸国連合（ASEAN）にみる地域統合と域内格差」鈴木直次・野口
旭編『変貌する現代国際経済』専修大学出版局、2012年、173-203頁。
- 国際開発センター他「ラオス国南部地域経済開発に係る情報収集・確認調査 ファイナルレポー
ト セクター分析レポート」国際協力機構、2012年。
- 国際協力機構「ラオス国道路維持管理能力強化プロジェクト 詳細計画策定調査報告書」国際
協力機構、2012年。
- 国際協力機構ラオス事務所「ラオス人民民主共和国サバナケット県及びサラワン県における一
村一品プロジェクト終了時調査評価報告書」2012年。
- 白石昌也「メコン地域協力とベトナム」白石昌也編『ベトナムの対外関係—21世紀の挑戦』暁
印書館、2004年、201-235頁。
- 高岡正信・タウィーシン・スップワッタナー「近くて遠い隣人：タイ・ラオ民族間関係の歴史
的展開」加藤剛『変容する東南アジア社会』めこん：2004年、93-140頁。
- 星野龍夫『濁流と満月：タイ民族史への招待』弘文堂、1990年。